

**نجمه ملک پور بهابادی** - بنادر لنگه و کنگ، از بنادر تاریخی و با هویت کناره‌های سواحل خلیج فارس بوده و بافت و سیمای شاخص این بندار به علل و شرایط شکل‌گیری و تغییراتشان را در طول تاریخ ایجاد کرده است.

در حال حاضر اولویت های اصلی شورای شهر به عنوان یکی از نهادهای فعال دولتی، به منظور توسعه بندر عبارتند از: بازگرداندن گمرک به بندر کنگ، تبدیل بندر به‌ بخش (در حال حاضر بندر لنگه بخش مرکزی و کنگ از توابع آن است) و جذب سرمایه گذاران.

اهالی و سرمایه داران محلی به دلیل علاقمندی به دریانوردی و تجارت و رضایت از کار خود به دلیل درآمد مناسب و تخصص فراوان و حفظ سنت های پیشینیان خود، تمایلی به سرمایه‌گذاری در سایر زمینه‌ها ندارند. از طرفی هر لنج به حداقل ۳۰ کارگر نیاز دارد که این نیروی کار در بندر فراوان بوده و با ساختن هر لنج کار آفرینی زیادی ایجاد می‌شود. بنابراین نهادهای دولتی جهت سرمایه گذاری در بندر به دنبال جذب سرمایه‌گذاران خارج از اجتماع محلی هستند. اما توسعه معنی دار محلی فقط هنگامی رخ خواهد داد که ساکنان، متعهد سرمایه گذاری شری خودشان و منابع شان شوند.

#### فعالیت های مردمی در بافت تاریخی

بر خلاف سرمایه های کالبدی که با گذشت زمان فرسوده می‌شوند، سرمایه های اجتماعی نظیر اعتماد و رابطه‌ی متقابل و باورهای اجتماعی با گذشت زمان و بر اثر تداوم پایدار تر می‌شوند. اما اگر در این مسیر خنثی ایجاد شود، احیای این سرمایه‌ها به مراتب سخت‌تر از سرمایه های کالبدی است. از جمله عواملی که موجب ایجاد اختلال می‌شود، عبارتند از: مهاجرت افراد بومی و یا برعکس ورود مهاجران به بافت (که باعث کاهش اعتماد در میان افراد می‌شود). جابجایی افراد و ترک بافت توسط آنان و اسکان در سایر مناطق شهر، ورود وسایل ارتباطی جدید بدون کنترل و نظارت کافی اینها نگرانی هایی است که در میان اهالی بافت قدیم بندر کنگ وجوددارد و اهالی معتقدند این عوامل در دهه‌های گذشته به مرور باعث کمرنگ شدن باورها، اعتقادات، اعتماد و به‌طورکلی سرمایه‌های اجتماعی شده است. این نگرانی ها یکی از دلایل بالا رفتن سطح مشارکت اهالی و تلاش آنها برای احیای این سرمایه از طریق ایجاد شوراهای محلی برای حفظ سنت‌ها و معرفی آنها است. در حقیقت مشارکت‌های مردمی در بافت تاریخی به منظور حفاظت از دارایی‌ها شکل گرفته و واکنشی در برابر تصمیمات ناصحیح به منظور توسعه بوده است. اما سامان دادن به فعالیت‌های این نهادها و بهره بردن از آنها علاوه بر اینکه باعث پیشبرد اهداف توسعه در مسیر سعی می‌شود، با تقویت سرمایه‌های اجتماعی منجر به ایجاد پایداری اجتماعی نیز می‌گردد.

از جمله فعالیت های مردمی که با مشارکت اهالی بافت تاریخی و مستقل از نهادهای دولتی صورت گرفته، ایجاد موزه مردم شناسی در بندر کنگ است. در سالهای اخیر عده‌ای از اهالی اقدام به جمع‌آوری برخی لوازم و وسایل مرتبط با آیین ها، آداب و رسوم مردم منطقه نموده و با انتخاب خانه ای در لبه خیابان ساحلی در محدوده بافت تاریخی این ملک به عنوان محل موزه مردم شناسی تعیین شد. به گفته بانیان موزه، با توجه به پابندی مردم کنگ به سنت‌ها و رسوم گذشته و حفظ آداب و اجادات خود، هدف از ایجاد موزه حفظ این آداب و رسوم و نمایش و معرفی آن به گردشگران است. به‌طور کلی بیشترین لوازم موجود در موزه، وسایل و ادوات مربوط به دریانوردی است که از قرن‌ها پیش، حرفه و سنت مردم منطقه بوده است. اگر چه روز دریانوردی و تجارت به صورت سنتی وجود ندارد، اما اهالی و حتی جوانان با بسیاری از سنت های دریانوردی از جمله ستاره شناسی و نحوه استفاده‌ی ناخداها از ادوات وسایل دریانوردی آشنا بوده و در حفظ آن می‌کوشند. یکی دیگر از اقدامات انجام شده در موزه، ساخت و معرفی خاصه‌های معماری بومی این منطقه شامل برکه، بادگیر، چرخ چاه و کپره‌های ساخته شده با برگ درخت نخل است. تبدیل شدن این محدوده به محل تجمع باعث شده تا به مرور، فعالیت های دیگری از جمله برگزاری مراسم های مختلف در این بخش از بافت صورت بگیرد و بر پویایی آن بیافزاید. فعالیت هایی که اگر چه در کالبدی مناسبی اتفاق نمی‌افتند، اما با دقت به آنها می‌توان بسیاری از نیازها و دارایی‌های بافت را شناسایی کرد. بر اساس آنچه در رویکرد دارایی مینا ذکر شد، مردم این منطقه نیز با توسل به دانشه‌های بومی و منابع فرهنگی خود سعی در حفظ و معرفی دارایی های فرهنگی، تاریخی و اجتماعی خود دارند.

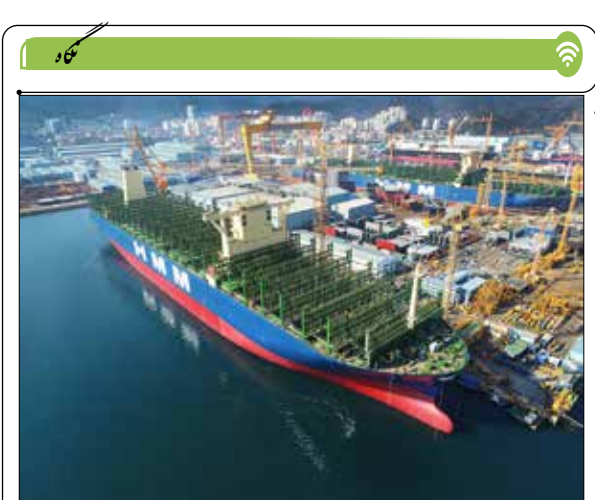
ادامه دارد...



رسانه‌های کشور باید برای فرهنگ سازی دریایی به صف شوند و عموم ابزارهای فرهنگی، هنری و ادبی باید در اختیار ترویج فرهنگ دریایی قرار گیرد. اگر ابعاد و عمق «فرهنگ» را دریابیم و «اجزاء مرتبط با دریا» را به آن بیفزایم و «نتایج حاصله» را بر آورد کنیم، تازه درخواهیم یافت که رهبر چه گفت و مساله چقدر مهم و اثربخش است.

در نگاه اقتصادی به همین بسنده می‌کنیم که هیچ کشوری به اوج صنعت و اقتصاد نرسیده مگر این که به دریا تکیه کرده باشد و این نکته‌ای ثابت شده است. ایران نیز به عنوان یک کشور دریایی، می‌تواند با تکیه به دریا به سرعت نابسامانی اقتصاد خشکی زده را رفع کند و به بلندگی بزرگ تاریخی خود برسد.

و امنیت. نگاه امن از دریا به کشور، نگاهی است راهبردی، دقیق، موثر و موفق. روزگار دریا نقطه ضعف ما بود. کشور ما از سمت دریا بی‌نگهبان رها شده بود و دو طرف دریایی ما دو چشم اسفندیار ما شده بود. اما امروز وضعیت کاملاً متفاوت است و این دریاست که می‌تواند از ما محافظت کند. هم از حیث اقتصادی کمک برساند و هم از حیث نظامی. با وجود سلحشوران دریایی ایران زمین در بخش اقتصادی و نظامی اکنون دریا محل امن ما و کشور ماست. نگاه‌های رهبر معظم انقلاب اسلامی در باره دریا و اقتصاد دریاپایه را حسن ختام سال ۱۴۰۱ روزنامه دریایی اقتصاددریامحور می‌دانیم و با امید به این که سال ۱۴۰۲ سال شکوفایی اقتصاد دریاپایه باشد و شاهد رویکرد همگانی به سمت دریا و نعمات دریا باشیم، خود و همه مسئولان و فعالان را به مذاقه در فرمایشات رهبری دعوت کرده و سال خوبی را برای همه ایرانیان آرزو می‌کنیم.



نیاز به افزایش تناژ به هیچ عنوان احساس نمی‌شود

## هشدار مؤسسه بیمکونست به افزایش سفارش ساخت کشتی‌های کانتینری

سفارش ساخت کشتی‌های کانتینری در طول ۲.۵ سال گذشته به ۸.۶۱ میلیون teu رسیده که با مدت زمان ۷.۵ سال گذشته برابری می‌کند. این کار ممکن است در آینده موازنه عرضه و تقاضا را در این صنعت بر هم بزند. به گزارش اقتصادسراسر آمد، مؤسسه بیمکو با انتشار گزارشی به نقل از «نلز راسموسن» تحلیلگر ارشد این مؤسسه هشدار داد سفارش کشتی در فصل‌های مختلف گذشته‌علی‌رغم کاهش شاخص‌های کانتینری در یک سال گذشته رکورد جدیدی را به ثبت رسانده که در حال حاضر حدود ۱۴.۹ درصد از ناوگان کانتینری جهان به عنوان کشتی‌های در دست ساخت قرار دارند. این درحالی است که نیاز به چنین افزایش تناژ به هیچ عنوان احساس نمی‌شود. وی گفت: بر این اساس تحویل برنامه‌ریزی شده کشتی‌های کانتینری در سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ میلادی به ۵.۳ میلیون teu خواهد رسید که با توجه به احتمال اعزام حدود یک میلیون teu کشتی کانتینری به یاردهای اوراق، تناژ کشتی‌های کانتینری از ۳۰ میلیون teu تجاوز خواهد کرد که این رقم در نوع خود قابل توجه و بررسی است. «راسموسن» با اشاره به اینکه سفارش کشتی‌های جدید بیشتر به خاطر سوخت‌های سبز جریان دارد، خاطر نشان ساخت: با تحویل کشتی‌های جدید ۵۷ درصد ظرفیت ناوگان کانتینری با سوخت‌های جدید خواهد بود که شامل LNG، متانول و آمونیاک خواهد بود. «راسموسن» عقیده دارد با توجه به تقاضای فزاینده‌ای که کشتی‌های کوچکتر در حال حاضر دارند، اما کشتی‌های سباز بزرگ بیشتر سفارش داده می‌شود که این کار تعادل در ناوگان کانتینری را برهم خواهد زد. «راسموسن» از قول سایر کارشناسان و تحلیلگران مؤسسه بیمکو یادآور می‌شود: ثبت سفارش بیشتر کشتی‌ها تغییرات اساسی را در ناوگان کانتینری در سال‌های آینده ایجاد خواهد کرد و در صورتیکه صنعت کانتینری با کاهش تقاضا مواجه شود معلوم نیست تکلیف کشتی‌های سفارش داده شده چه خواهد شد. وی در پایان می‌گوید: به نظر می‌رسد یکی از بهترین و مناسب‌ترین کارهایی که مالکان کشتی باید در سال‌های اخیر انجام دهند خروج برخی کشتی‌های فرسوده و از رده خارج با سنین بالاست که در ایجاد تعادل و ظرفیت‌سازی صنعت کانتینری نقش اساسی دارد.

فرصت های متنوع در یا مؤثر است. با استفاده از تولیدات هنسری و معرفی ظرفیت‌های پیشرفت دریاپایه کشور چه در بخش نظامی و چه در بخش عمرانی، شوق مردم به استفاده از این فرصت افزایش خواهد یافت.» این که فرصت‌های دریا چگونه به فرهنگ عمومی می‌تواند تبدیل شود و مزایای این نگرش چیست، بحث مفصلی می‌طلبد؛ اما در یک فشرده می‌توان گفت: باور ما ایرانی‌ها به این که ما یک کشور دریایی هستیم نه یک کشور خشک، آن‌قدر مهم و اساسی است که می‌تواند روند و رویه اقتصاد کشور و حتا برایش بدهم» این نسوخ از بیان از زبان یک رهبر مقتدر، نشان می‌دهد که فرهنگ چه ارزشی دارد و رهبر به بعد فرهنگ مسائل چقدر اهمیت می‌دهد. به راحتی می‌توان گفت: فرهنگ در اولویت است.

در هر جا و هر زمینه.

دریا و اقتصاد دریاپایه هم از نگاه فرهنگی قابل دید و بررسی است. چیزی که در کشور ما به شدت از آن غفلت شده است و رسانه‌ها – به خصوص رسانه ملی – در این باره بسیار کم کار کرده است. مقام معظم رهبری در باره چنین نظری دارند:

«با وجود سابقه دریانوردی ایرانیان در گذشته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی به مناطق دیگر دنیا شد و سواحل طولانی دریایی در شمال و به‌خصوص جنوب ایران، فرهنگ استفاده از فرصت‌های دریا در کشور مورد غفلت واقع شده و باید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شود.... فرهنگ سازی در این زمینه و ایجاد فهم عمومی از دریا به عنوان یک زیر ساخت اساسی ضروری است.» ایشان در مناسبت دیگری حتا به مصداق‌هایی از کار فرهنگی می‌پردازند:

«تولیدات هنری از جمله پویانمایی در شناساندن

# دریا، فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی؛ اقتصاد سرآمد تحلیل می‌کند گنج پنهان و چشم انداز دریایی رهبرانقلاب

گروه دریا محور - امید اسماعیلی -

دیدگاه رهبری در حوزه دریا، بنیادین و اساسی است که اگر مسئولان درک

مناسبی از این دیدگاه‌ها دریافت می‌کردند - که نکردند - تا کنون کشور ما به قطب اقتصادی منطقه

و حتا فراتر تبدیل شده بود. رهبری با تعبیر بسیار قابل تأمل نسبت به سواحل مکران تحت عنوان «گنج پنهان» می‌گوید:

«در چند سال گذشته بحث توسعه سواحل مکران مطرح شد و دولت‌ها هم از آن استقبال کردند اما پیشرفت جدی در این موضوع نیازمند فرهنگ سازی است... مسئله آبادسازی سواحل مکران نیز جزو همین کارهای اساسی است که باید با همکاری دولت، برنامه‌های مورد نظر در این منطقه با سرعت بیشتری دنبال شود. سواحل گسترده جمهوری اسلامی و به ویژه ساحل دریای عمان و عقبه آن در منطقه مکران ثروت عظیم ملی است که اگر دولت

و سایر مسئولان با نگاه راهبردی به مناطق دریایی، به کمک بیابند، این منطقه عظیم و مهم می‌تواند توانایی‌های زیادی را برای جمهوری اسلامی به

وجود آورد.»

آیت الله خامنه‌ای در دیدار رئیس‌جمهور و اعضای هیئت دولت با رهبر انقلاب در هفته دولت ۱۴۰۱ به روشنی بیان می‌کنند:

«یکی دیگر از مسائل مهم اولویت‌های بخش اقتصاد، همین دریاست. من چند سال است که راجع به مسئله دریا تأکید کنم؛ خب یک حرکت‌های کوچکی هم انجام گرفته اما آن کاری که باید بشود

، نشده است. دریا خیلی مهم است؛ خود دریا، آب دریا، محصولات دریایی، بنادر موجود، مناطق مسکونی‌ای که اطراف دریا می‌شود به وجود آورد، یک منبع ثروت فوق‌العاده است برای کشور. ما، هم در شمال دریا داریم، هم در جنوب دریاهای آزاد داریم که این یکی از امتیازات بزرگ کشور ماست؛ ما باید از این، حداکثر استفاده را بکنیم... فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است؛ فواید بزرگ و کلان است... توسعه استفاده از

### بازتاب

پس از کاهش آمار اسقاط کشتی‌ها در دوران شیوع کرونا

## اسقاط ۴۰۰ کشتی کانتینری به دلیل کاهش کرایه حمل

پس از تقلیل آمار اسقاط کشتی‌ها در دوران همه گیری کرونا، اکنون دوباره موج بزرگی از کشتی‌ها در جنوب آسیا در سانه‌ا اسقاط شدن قرار گرفته‌اند. به گزارش اقتصادسراسر آمد ازمانا، کشتی‌های کانتینری در دو سال گذشته به دلیل وجود تقاضای زیاد برای حمل کالا و بالا بودن نرخ کرایه حمل، فعالیت شدیدی را تجربه کردند. اکنون انتظار می‌رود که کشتی‌های قدیمی به دنبال کاهش سطح کرایه حمل‌ها از ناوگان جهانی حذف شوند.

«پیت ساند» تحلیلگر ارشد Xeneta می‌گوید: اساساً در تمام مسیرها، نرخ‌ها به سطوح زیان‌آور رسیده و از این رو در سال‌های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۴ میلادی و احتمالاً سال بعد، مدیریت ظرفیت در رأس برنامه‌های شرکت‌های کشتیرانی خواهد بود. به گفته شرکت مشاوره‌ای Braemar، تعداد ۱۷۵ کشتی کانتینری در سال ۲۰۲۳ میلادی از رده خارج خواهند شد و پس از آن در سال ۲۰۲۴ میلادی تعداد کشتی‌های اسقاطی به ۲۲۰ فروند افزایش خواهد یافت. بنابراین در مجموع ۳۹۵ کشتی کانتینری ظرف دو سال آینده از ناوگان جهانی خارج خواهند شد که ظرفیتی معادل یک میلیون تی‌ای یو خواهد بود.

«سیگر جاناتان روج» تحلیلگر Braemar در این رابطه می‌گوید:

«پس از آنکه کشتی‌های کانتینری در چند سال آینده خواهد شد.

به گفته شرکت مشاوره‌ای زنتا، بازار حمل و نقل دریایی کانتینری به طور کامل تغییر کرده و شرکت‌های کشتیرانی را بر آن داشته تا شرایط ناوگان خود را

بررسی کنند.

این عملاً به آن معنی است که متصدیان حمل و نقل کانتینری بررسی کنند که آیا کشتی‌هایشان باید متوقف شوند یا اینکه آنها را برای مدت طولانی یا حتی

سال‌ها از سرویس خارج کنند اما در نهایت اسقاط کشتی‌ها راه حل نهایی خواهد بود.

اگرچه تلاش برای کاهش انتشار کربن توسط کشتی‌های یکی از موضوعات اصلی صنعت است، اما سازمان غیردولتی Shipbreaking Platform سال‌ها از این موضوع انتقاد کرده که اغلب شرکت‌های کشتیرانی چشم‌های خود را بر پیامدهای زیست محیطی و اجتماعی اسقاط کشتی‌ها در مناطق ساحلی آسیا می‌بندند. اما «پیت ساند» از Xeneta معتقد است که افزایش تعداد کشتی‌های کانتینری در حال اسقاط یک مشکل واقعی نیست. چراکه قبلاً نیز حجم بیشتری از اسقاط انواع کشتی‌ها مدیریت شده‌اند و از طرفی کشتی‌های کانتینری در مقایسه با نفتکش‌ها تمیز تر هستند و اسقاط آنها آسیب کمتری به محیط زیست وارد می‌کند. طبق گفته «ساند»، تقاضا برای حمل و نقل کانتینری بیش از سایر شاخه‌های حمل و نقل است و از سوی دیگر شرکت‌های کشتیرانی

کانتینری در مقایسه با سایر شرکت‌های کشتیرانی کمتر از مناطق ساحلی برای انجام اسقاط کشتی‌ها استفاده می‌کنند.

در همین راستا، اتحادیه اروپا تلاش کرده تا با تصویب کنوانسیون هنگ کنگ با هدف بازیافت ایمن و منطبق با شرایط زیست محیطی، اسقاط کشتی‌ها را

با فهرستی از یاردهای تایید شده که با خواسته‌های آن اتحادیه مطابقت دارند، تنظیم کند.

بر اساس گزارش Shipbreaking Platform بالغ بر ۴۴۲ فروند کشتی تجاری اقیانوس پیما و شناورهای فراساحلی در سال ۲۰۲۲ میلادی برای اسقاط

فروخته شده‌اند.

از این رو «نیکولا مولیناریس» از Shipbreaking Platform می‌گوید: از آنجا که کشتی‌ها حاوی مواد خطرناک بسیاری هستند که ممکن است بر مردم و محیط زیست تأثیر منفی بگذارد، بسیار مهم است که بازیافت کشتی‌ها به روشی سالم و ایمن از نظر زیست محیطی انجام شود که بتواند از سلامت کارگران،

جوامع محلی و اکوسیستم‌ها در برابر آلودگی‌های محافظت کند.

وی همچنین اشاره می‌کند که کارگاه‌های ساحلی اسقاط کشتی در جنوب آسیا و ترکیه منطبق با مقررات بازیافت کشتی‌های اتحادیه اروپا فعالیت نمی‌کنند. با توجه به کاهش تقاضا برای حمل و نقل کانتینری، به نظر می‌رسد که تداوم فرآیند اسقاط کشتی‌ها، ناوگان جهانی را به سمت اروپا تعادل عرضه و تقاضا سوق دهد.

اما، Xeneta می‌گوید: با توجه به تعداد کشتی‌های جدید که وارد بازار می‌شوند، افزایش اسقاط چندان تأثیری بر عملکرد ناوگان حمل و نقل دریایی کانتینری جهان نخواهد داشت. چراکه انتظار داریم امسال ۱.۵ میلیون تی‌ای یو ظرفیت در قالب کشتی‌های جدید تحویل شود در حالی که ظرفیت کشتی‌های اسقاطی ۴۰۰ هزار تی‌ای یو خواهد بود که در نهایت رشد خالص ۰.۴ درصدی ناوگان را به دنبال دارد.



گوید: در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ میلادی آمار اسقاط کشتی‌ها تقریباً صفر بوده اما اعمال شدن مقررات کاهش انتشار کربن و برنامه تحویل پایایی کشتی‌های

نوساز منجر به افزایش اسقاط کشتی‌های کانتینری قدیمی در چند سال آینده خواهد شد.

به گفته شرکت مشاوره‌ای زنتا، بازار حمل و نقل دریایی کانتینری به طور کامل تغییر کرده و شرکت‌های کشتیرانی را بر آن داشته تا شرایط ناوگان خود را

بررسی کنند.

این عملاً به آن معنی است که متصدیان حمل و نقل کانتینری بررسی کنند که آیا کشتی‌هایشان باید متوقف شوند یا اینکه آنها را برای مدت طولانی یا حتی

سال‌ها از سرویس خارج کنند اما در نهایت اسقاط کشتی‌ها راه حل نهایی خواهد بود.

اگرچه تلاش برای کاهش انتشار کربن توسط کشتی‌های یکی از موضوعات اصلی صنعت است، اما سازمان غیردولتی Shipbreaking Platform سال‌ها از این موضوع انتقاد کرده که اغلب شرکت‌های کشتیرانی چشم‌های خود را بر پیامدهای زیست محیطی و اجتماعی اسقاط کشتی‌ها در مناطق ساحلی آسیا می‌بندند. اما «پیت ساند» از Xeneta معتقد است که افزایش تعداد کشتی‌های کانتینری در حال اسقاط یک مشکل واقعی نیست. چراکه قبلاً نیز حجم بیشتری از اسقاط انواع کشتی‌ها مدیریت شده‌اند و از طرفی کشتی‌های کانتینری در مقایسه با نفتکش‌ها تمیز تر هستند و اسقاط آنها آسیب کمتری به محیط زیست وارد می‌کند. طبق گفته «ساند»، تقاضا برای حمل و نقل کانتینری بیش از سایر شاخه‌های حمل و نقل است و از سوی دیگر شرکت‌های کشتیرانی

کانتینری در مقایسه با سایر شرکت‌های کشتیرانی کمتر از مناطق ساحلی برای انجام اسقاط کشتی‌ها استفاده می‌کنند.

در همین راستا، اتحادیه اروپا تلاش کرده تا با تصویب کنوانسیون هنگ کنگ با هدف بازیافت ایمن و منطبق با شرایط زیست محیطی، اسقاط کشتی‌ها را

با فهرستی از یاردهای تایید شده که با خواسته‌های آن اتحادیه مطابقت دارند، تنظیم کند.

بر اساس گزارش Shipbreaking Platform بالغ بر ۴۴۲ فروند کشتی تجاری اقیانوس پیما و شناورهای فراساحلی در سال ۲۰۲۲ میلادی برای اسقاط

فروخته شده‌اند.

از این رو «نیکولا مولیناریس» از Shipbreaking Platform می‌گوید: از آنجا که کشتی‌ها حاوی مواد خطرناک بسیاری هستند که ممکن است بر مردم و محیط زیست تأثیر منفی بگذارد، بسیار مهم است که بازیافت کشتی‌ها به روشی سالم و ایمن از نظر زیست محیطی انجام شود که بتواند از سلامت کارگران،

جوامع محلی و اکوسیستم‌ها در برابر آلودگی‌های محافظت کند.

وی همچنین اشاره می‌کند که کارگاه‌های ساحلی اسقاط کشتی در جنوب آسیا و ترکیه منطبق با مقررات بازیافت کشتی‌های اتحادیه اروپا فعالیت نمی‌کنند. با توجه به کاهش تقاضا برای حمل و نقل کانتینری، به نظر می‌رسد که تداوم فرآیند اسقاط کشتی‌ها، ناوگان جهانی را به سمت اروپا تعادل عرضه و تقاضا سوق دهد.

اما، Xeneta می‌گوید: با توجه به تعداد کشتی‌های جدید که وارد بازار می‌شوند، افزایش اسقاط چندان تأثیری بر عملکرد ناوگان حمل و نقل دریایی کانتینری جهان نخواهد داشت. چراکه انتظار داریم امسال ۱.۵ میلیون تی‌ای یو ظرفیت در قالب کشتی‌های جدید تحویل شود در حالی که ظرفیت کشتی‌های اسقاطی ۴۰۰ هزار تی‌ای یو خواهد بود که در نهایت رشد خالص ۰.۴ درصدی ناوگان را به دنبال دارد.